A PONTE DO FUNIL, SOBRE O RIO GRANDE: PATRIMÔNIO CULTURAL DE LAVRAS (MG)

Prof. Geovani Németh-Torres[75]
historiadelavras@gmail.com

Resumo: A Ponte do Funil, sobre o rio Grande, faz uma fronteira entre o Sul e o Oeste de Minas Gerais, sendo a principal ligação entre Lavras e Perdões por 150 anos. Primeiro em madeira, depois em ferro, de tecnologia inglesa, a ponte era um símbolo lavrense e referência para as comunidades ribeirinhas que surgiram em seu entorno. Quando da criação do lago da Usina Hidroelétrica do Funil, no início do Século XXI, a ponte foi submersa. Antes desse acontecimento, uma pequena parte dela foi cortada e preservada como monumento da comunidade, reconhecida como patrimônio cultural lavrense desde 2019.
Palavras-chave: Pontes; Lavras; Perdões; Comunidade do Funil; Patrimônio cultural.

Abstract: The Funil Bridge, over the Rio Grande, forms a border between the South and West of Minas Gerais, being the main connection between Lavras and Perdões for 150 years. First in wood, then in iron, with English technology, the bridge was a symbol of Lavrense and a reference for the riverside communities that emerged around it. When the lake at the Funil Hydroelectric Plant was created, at the beginning of the 21st century, the bridge was submerged. Before this event, a small part of it was cut and preserved as a community monument, recognized as Lavrense cultural heritage since 2019.

Keywords: Bridges. Lavras. Apologies. Funnel Community. Cultural heritage.

[75] Bacharel e licenciado em História pela Universidade Federal de São João del-Rei. Sócio correspondente dos institutos históricos e geográficos de São João del-Rei, da Campanha e de Ritápolis, bem como da Academia de Letras de São João del-Rei. Professor da rede municipal de ensino de Lavras.

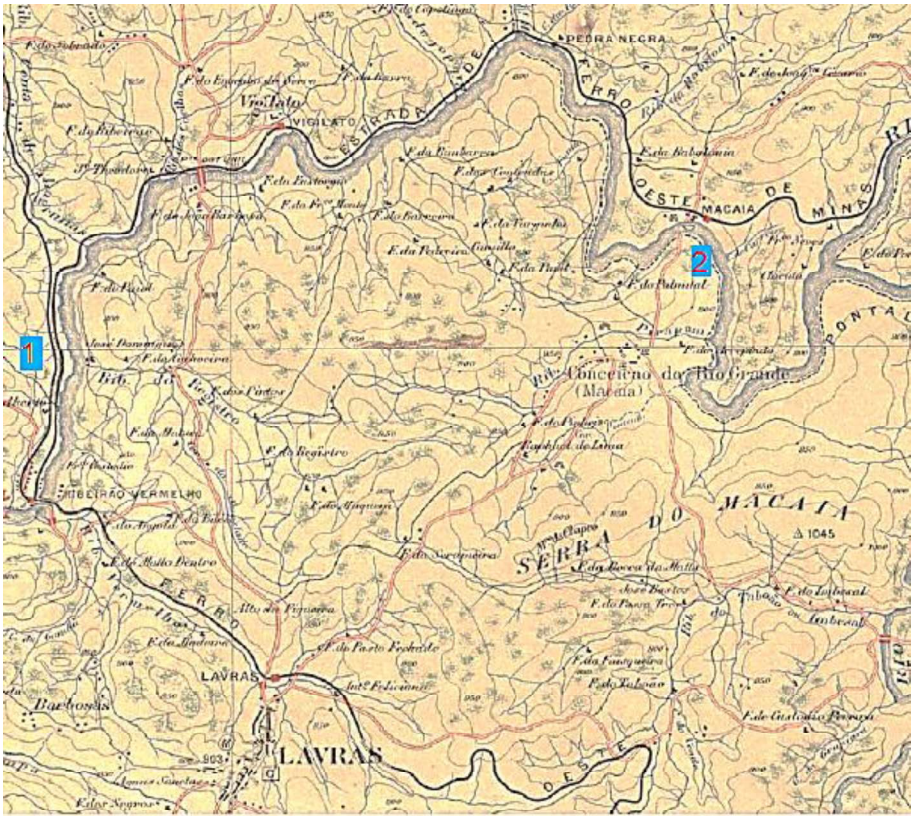

Figura 8: Trecho da Carta Topográfica da cidade de Lavras, 1898. Álvaro da Silveira (1867-1945). Arquivo Público Mineiro. Destaques: (1) passagem do ribeirão do Registro; (2) passagem de Macaia.

Lavras é um município de Minas Gerais historicamente próximo a São João del-Rei, sendo um distrito desta vila até 1831, quando receberia sua emancipação. Na História de Lavras, a questão das pontes foi perene na primeira metade do Século XIX enquanto freguesia e também nos primórdios do município. De fato, as informações sobre as antigas pontes que conseguimos localizar nas fontes antigas trazem alguma luz sobre as rotas usadas naqueles tempos.

Em 1828, o fiscal do distrito de Lavras recorria à câmara de São João del-Rei para abrir subscrição para a construção e reformas de pontes nos caminhos para São João Nepomuceno (rio Cervo) e nos Tabuões (rio Capivari). O sargento-mor Tomás de Aquino Alves de Azevedo ficou encarregado na construção da ponte sobre o rio Cervo (ALMEIDA, 7 abr. 1829). Não havia ponte sobre o rio Grande nas imediações de Lavras; este era cruzado por barcos em dois pontos, em Macaia, a nordeste da freguesia, para quem se dirigisse a Bom Sucesso, e no ribeirão do Registro, a noroeste, para quem seguisse para Perdões.

Em fevereiro de 1831, no ocaso do Primeiro Reinado, os moradores de Lavras solicitaram ao conselho provincial a construção de uma ponte sobre o rio Grande, no lugar denominado Funil. O conselho acenou favoravelmente pela obra, que seria fiscalizada pela câmara de São João del-Rei e realizada por algum empresário interessado em receber vantagens proporcionais, conforme a legislação pertinente (MOREIRA, 14 abr. 1831). Coincidentemente, poucas semanas depois, ocorreria a abdicação de d. Pedro I, seguida pelas regências, paralisando assim o projeto da ponte, dado o estado caótico em que se encontrava o Império.

Em 14 de agosto de 1832, seria instalada a primeira câmara municipal da emancipada vila de Lavras. Assim, a questão da ponte sobre o Funil seria um dos primeiros grandes projetos do novo governo local. Sua construção fora autorizada pela lei provincial n. 79, de 12 de abril de 1837, mas esta se iniciaria propriamente em 1840. Em dezembro daquele ano, o vereador major Antônio Simões de Souza resignou de suas funções (VILELA, 2007, p. 63), ao que sabemos que isso se dera para organizar a construção já para o ano seguinte (VASCONCELOS, 25 jan. 1841).

> Temos a satisfação de comunicar aos nossos leitores que nos consta por cartas particulares que até o fim de outubro do corrente ano estará concluída a ponte sobre o rio Grande no lugar denominado "Porto de D.ª Esméria". O governo da província, tendo sido autorizado pela lei n. 79 para contratar com o cidadão Antônio Simões de Souza, da vila de Lavras do Funil, a construção desta ponte, e a de uma estrada entre a mesma vila e a

> capela dos Perdões, termo de S. José, para facilitar o trânsito público pela referida ponte. Em breve terá de realizar este contrato, cujas bases foram alteradas pela lei n. 174, a qual determinou que a ponte fosse construída no lugar denominado "Cachoeira do Funil", e concedeu ao empresário o privilégio por 20 anos, em lugar de 16, que a lei anterior havia marcado. Logo que o contrato seja celebrado com o governo, começar-se-á a obra, para cujo fim acha-se pronta quase toda a madeira, os oficiais justos e ligados por contatos com o empresário. Se a ponte for concluída conforme se projeta, e é de esperar do zelo e atividade do empresário, será uma das melhores obras que neste gênero venha a possuir a província, tendo de extensão quase seiscentos palmos, e muita solidez. Prouvera a Deus que o espírito destas empresas se espalhasse por toda a província; que os nossos abastados proprietários voltassem as suas vistas para especulações desta natureza, as quais assegurando-lhes um lucro considerável, reúnem a vantagem de fazer ao público benefícios consideráveis. (...). Se os resultados desta empresa de que acima falamos forem tais quais há razão de esperar-se, daqui há pouco nós veremos que o espírito de imitação começa a levar para outras partes o mesmo benefício de que durante o ano de 1841 gozará o município de Lavras pelos esforços de um cidadão seu domiciliário.

A lei n. 79 determinava que a ponte fosse construída com madeira de lei ou pedra, com toda a segurança; teria 12 a 14 palmos de largura e 150 palmos de comprimento, não havendo esteios na água. O empresário construtor teria direito a arrecadar a quantia de 40 réis de cada pessoa que a atravessasse a pé; 160 réis da pessoa a cavalo; 120 réis de cada animal vacum, cavalar ou muar; 40 réis de cada animal ovelhum, cabrum ou porco; 800 réis de cada carro, compreendido até dez animais (MINAS GERAIS, 1837, pp. 76-78).

A primeira Ponte do Funil

A Ponte do Funil parece que já era transitável desde 1841 (COSTA, 21 abr. 1856), embora Oliveira (1995, p. 35) e Cicarelli (5 nov. 2016) afirmam que sua conclusão se dera em 1844, por obra não de Antônio Simões de Souza, mas sim de José Esteves de Andrade

Botelho. Segundo Cicarelli, a ponte "era de madeira e coberta com telhas e nas extremidades havia dois lampiões de cada lado. Após a conclusão da ponte, no dia 27 de junho de 1845, foi concedida a 'Companhia Amante da Indústria', de Ouro Preto, o direito de explorar o pedágio da ponte sobre o rio Grande. A partir de então, Lavras tornou-se ponto estratégico de tropeiros, que viajavam com suas boiadas, com suas tropas de mulas carregando tecidos, sal, utensílios de cozinha, louças e outros objetos que eram vendidos nas comunidades e na zona rural".

As pontes estavam diretamente relacionadas ao crescimento econômico e progresso da municipalidade. Em 1849, a câmara de Lavras expõe sobre a necessidade da construção de uma ponte sobre o rio Cervo, para abrir comunicação com alguns de seus distritos e facilitar o trânsito para Três Pontas, Passos, Franca, Jacuí, Uberaba, etc. A câmara pediu 800 mil réis a assembléia legislativa provincial para a construção, que não foi atendida de imediato (ROCHA, 20 set. 1849). Tempos depois, a província acatou o pedido, separando 1:500$000 através da lei n. 498 de 4 de julho de 1850 para a fatura de duas pontes em Lavras, uma sobre o rio Cervo, na estrada que segue para Boa Vista, e outra sobre o Capivari, na estrada para São João del-Rei (MINAS GERAIS, 1850, pp. 115-116). Ao que parece, essas pontes foram construídas, mas não resistiram por muito tempo, quando, em 30 de dezembro de 1856, o município foi vítima do transbordamento dos rios Capivari, Ingaí, Tabuões, Maranhão e outros menos importantes. As águas chegaram a uma altura onde os mais antigos moradores jamais ouviram contar que chegasse. Os estragos são incalculáveis: foram levadas todas as pontes existentes. Sofreram grandes prejuízos os habitantes ribeirinhos, vendo-se na necessidade de abandonar as suas casas inundadas. Todas as comunicações ficaram interrompidas; os gêneros alimentícios subiram a preços extraordinários (LAEMMERT, E.; LAEMMERT, H., 1857, p. 182). Não obstante, a ponte de madeira sobre o rio Grande resistiu a essas cheias.

A região seria grandemente modificada em 1888, quando foi inaugurado um ramal da Estrada de Ferro Oeste de Minas à margem direita do rio Grande, ligando São João del-Rei até o Porto Alegre de

Lavras, atual município de Ribeirão Vermelho. Algumas estações ferroviárias e paradas foram construídas nesse momento, como a parada da Ponte Funil, no quilômetro 240 desde a estação do Sítio (Antônio Carlos) (CGT, 1960). Nesse período, observou-se um incremento da população na região, que incluía uma leva de imigrantes portugueses, italianos e espanhóis, estabelecidos nos povoados crescentes às margens do rio (VILELA, 1998: 87-99).

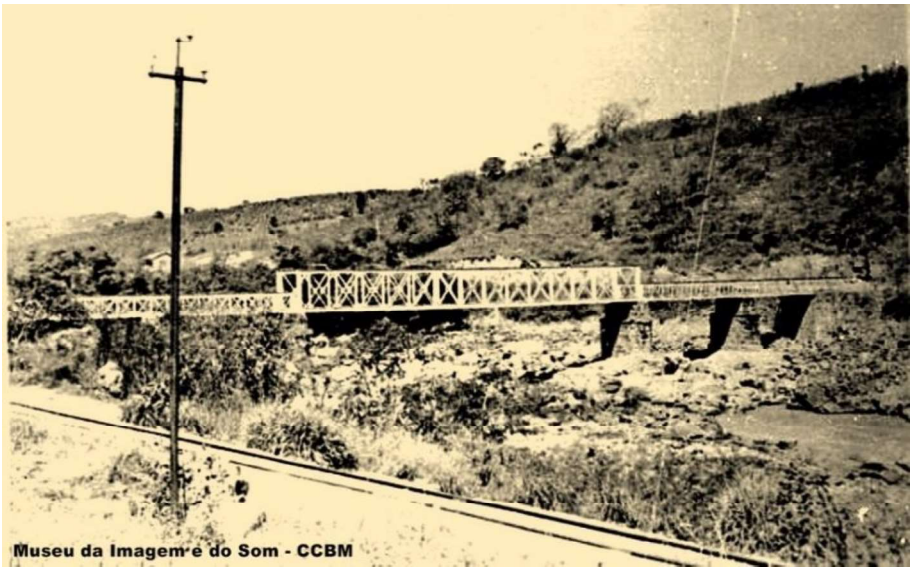

Figura 9: A Ponte do Funil e trecho da Estrada de Ferro Oeste de Minas, que seguia até São João del-Rei, c. 1950. Museu da Imagem e do Som de Lavras.

A nova ponte metálica

Em 1906, uma forte enchente levou a antiga ponte de madeira pelas águas barrentas do rio Grande, interrompendo a principal via de acesso a Lavras. Em 15 de junho de 1907, noticiava o prof. Firmino Costa (2022) que "já se acha em Ribeirão Vermelho a ponte metálica, mandada vir da Europa pelo governo estadual para ser colocada sobre o rio Grande, preenchendo assim a falta da ponte do Funil, que foi arrebatada pela grande enchente de princípios de 1906". Em setembro

de 1908, o ilustre professor informou que se achava em Lavras o engenheiro do Estado dr. Vaz de Melo, que veio para providenciar a construção de uma ponte de ferro no rio Grande, preenchendo assim a falta da ponte do Funil.

"A nova Ponte do Funil foi edificada sobre cinco sólidos pilares de pedra e cimento, largos de formato ovalado nas laterais, além das bases extremas. Tanto de largura quanto de altura, tinham uma base em torno de seis metros" (COIMBRA, 2010, p. 147). Seu peitoril era de chapas de aço, formando quadrados internamente cruzados, e tinha maior altura no meio, onde o fluxo do rio era mais intenso. Sua extensão era de 125,1 metros e tinha em torno de 3,5 metros de largura, caracterizando o trânsito como mão única.

A ponte metálica existiu entre 1907 e 2002, sendo uma construção de engenharia notável, de tecnologia inglesa. Na parte mais crítica do fluxo do rio, no meio da ponte, onde os pilares ficavam mais afastados, os quadros de aço tinham aproximadamente quatro metros de altura, e nas suas extremidades contava com quadrados, também internamente cruzados, com menor altura. Pode ser ressaltado, em seu projeto, a presença de roletes em sua base mais alta, para suportar uma possível dilatação natural do material e na ocorrência de fluxo pesado. Por localizar-se em área de corredeiras e inundações ocasionais, a permanência da ponte por quase um século pode ser considerada um sucesso de engenharia.

A travessia sobre o rio Grande na região do Funil foi um marco de desenvolvimento econômico para o município de Lavras. Ao seu redor desenvolveu-se uma comunidade rural que formou raízes com aquele lugar, no extremo norte do município de Lavras, fronteira com o município de Perdões. Ressalta-se que esta travessia era também a fronteira entre o Sul e o Oeste de Minas, considerando o rio Grande como limite geográfico. Note-se que a Ponte do Funil fazia parte de uma das estradas que ligava São Paulo a Belo Horizonte, na primeira metade do Século XX, antes da construção da rodovia BR-381, a Fernão Dias. A inauguração desta, na década de 1960, coincidiu com a desativação do ramal ferroviário de Ribeirão Vermelho, nesta mesma década.

Figura 10: A Ponte do Funil durante a inundação do rio Grande, 1992. Museu da Imagem e do Som de Lavras.

Patrimônio cultural lavrense

Na segunda metade do século XX, a pequena comunidade às margens da Ponte do Funil entrou em estagnação. Observou-se um êxodo rural, quando muitos dos moradores se estabeleceram na cidade de Lavras, bem como um incremento no turismo local: a região do Funil, área de excelente pesca, tornou-se refúgio de muitos habitantes das cidades próximas nos fins de semana.

Pedro Coimbra (2010, p. 131) registra que em 1985, o dr. Célio de Oliveira, prefeito de Lavras, restaurou a Ponte do Funil, que "passou a ser considerada patrimônio do município de Lavras". Tendo em vista que as políticas municipais de preservação do patrimônio só se estruturaram em finais da década de 1990, além da inexistência de documentos arquivados do setor municipal de Cultura em datas tão "remotas", o real significado desta consideração possivelmente implica em uma expressão simbólica, sem valor de

proteção legal. Mesmo uma pesquisa no setor jurídico da prefeitura e da câmara municipal tampouco trouxeram luz à questão.

Figura 4: Foto aérea da Ponte do Funil, c. 1990. Museu da Imagem e do Som de Lavras.

Na década de 1990, começaram os estudos de viabilidade e o projeto básico para a construção de uma usina hidroelétrica na região do Funil. Assim, no dia 11 de novembro de 2002, 35 horas após a formação do reservatório da UHE Funil, a Ponte do Funil desapareceu sob as águas do rio Grande.

Ao sucumbir às águas do rio, a ponte estava relativamente em bom estado de conservação. Por sugestão do sr. Alessandro Ribeiro, uma parte de sua extremidade esquerda foi retirada e eventualmente fixada como monumento histórico na praça da nova comunidade do Funil, formada pelos moradores das casas das áreas atingidas. Esta peça é o único remanescente da ponte outrora existente.

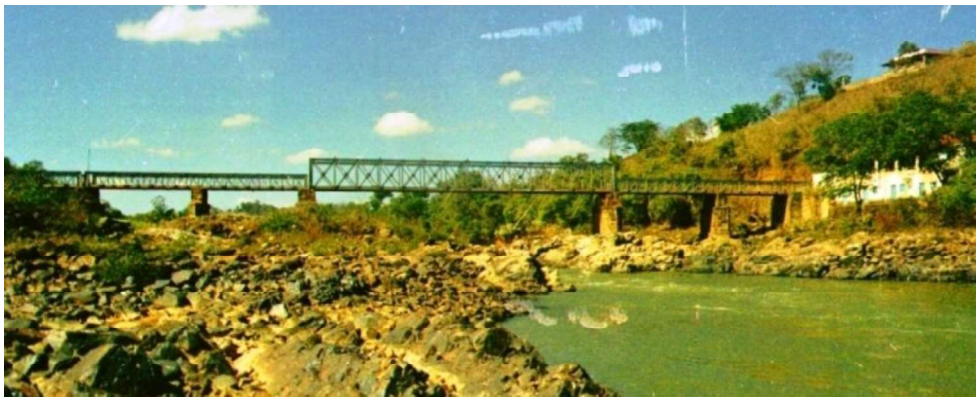

Figura 5: Ponto mais estreito do rio Grande, onde foi construída a Ponte do Funil, 2000. Museu da Imagem e do Som de Lavras.

Figura 6: O remanescente da ponte na praça da Comunidade do Funil, 26 de março de 2019. Geovani Németh Torres.

Após a construção da usina hidroelétrica do Funil, toda comunidade ribeirinha teve de ser deslocada da área alagada, sendo relocada para a nova Comunidade do Funil. Também a ponte original foi submersa, embora a pequena parte preservada na praça principal do local tornou-se um símbolo que evoca a ocupação e povoamento

da região, que só se deu justamente pela posição estratégica em que a travessia do rio era feita. Não existiria a Comunidade do Funil sem a Ponte do Funil. Além de sua importância para a população da zona rural, a ponte também faz parte da memória coletiva dos lavrenses. As pessoas mais velhas lembram-se com nostalgia dos passeios e pescarias às margens do rio Grande, onde um belo e grande banco de areia, como uma praia, existia. Era um belo cartão postal e ponto turístico lavrense.

O Monumento à Ponte do Funil foi declarado patrimônio cultural de Lavras através do decreto municipal n. 15.286, de 25 de novembro de 2019 (PREFEITURA MUNICIPAL DE LAVRAS, 2019). Desde então, aguarda a realização de ações de preservação e de restauração. Nota-se que atualmente inexiste qualquer placa ou indicativo da mesma naquele local, e observa-se alguns vandalismos neste bem. Muitos projetos de educação patrimonial podem e devem ser desenvolvidos, lembrando que o bem está próximo à escola da comunidade e é muito frequentado por turistas que vão ao lago formado pela represa.

Referências bibliográficas

ALMEIDA, B. C. 8.ª sessão ordinária do dia 4 de abril. **Astro de Minas**, 7 abr. 1829, n. 217, pp. 2-3.

CICARELLI, E. (5 nov. 2016). Tropeirismo: no lombo da mula, rota dos tropeiros em Lavras será revivida. **Jornal de Lavras**. Disponível em: www.jornaldelavras.com.br/index.php?p=10&tc=4&c=15019&catn=3&scatn=75. Acesso em 11 jul. 2022.

CGT. **Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transporte com elas articuladas**. G-1. Estações, Portos e Agências. Controladoria Geral de Transportes, 1960. [s.l.]: [s.ed.], 1960.

COIMBRA, P. (Org.). **Às margens do rio Grande: registro histórico-cultural das áreas diretamente afetadas, de entorno e de influência da UHE/Funil**. Lavras: Usina do Funil, 2010.

COSTA, F. **"Vida Escolar" de Firmino Costa (1907-1908); organização e notas por Geovani Németh-Torres**. 3.ª ed., Lavras: Geovani Németh-Torres, 2022.

COSTA, F. A. Assembléa Legislativa Provincial, sessão ordinária em 11 de abril de 1856. **O Bom Senso**, 21 abr. 1856, n. 402, p. 2.

LAEMMERT, E.; LAEMMERT, H. Chronica nacional [julho a dezembro de 1856]. **Folhinha Laemmert**, 1857, pp. 160-182.
MINAS GERAIS. **Livro da Lei Mineira (tomo 3)**. Ouro Preto: Typographia do "Universal", 1837.
MINAS GERAIS. **Livro da Lei Mineira (tomo 16)**. Ouro Preto: Typographia Episcopal, 1850.
MOREIRA, A. F. Sessão ordinária de 6 de abril de 1831. **Astro de Minas**, 14 abr. 1831, n. 528, pp. 3-4.
OLIVEIRA, H. (1995). **Histórias da Terra de Aninha da Chácara. Lavras**. Lavras: FAEPE.
PREFEITURA MUNICIPAL DE LAVRAS. **Dossiê de Tombamento do Monumento à Ponte do Funil**. Lavras: Secretaria Municipal de Esporte, Lazer, Turismo e Cultura, 2019.
ROCHA, J. J. Província de Minas Gerais. **O Brasil**, 20 set. 1849, n. 1.499, p. 4.
VASCONCELOS, B. P. Minas Gerais. **O Universal**, 25 jan. 1841, Ano 17, n. 11, p. 2.
VILELA, M. S. (1998). **Sobre trilhos**: Subsídios para a História de Ribeirão Vermelho. Lavras: Indi.
VILELA, M. S. (2007). **A Formação Histórica dos Campos de Sant'Ana das Lavras do Funil**. Lavras: Indi.